

geht nicht um die Zersiedelung. Kollege Rüsse, die Umnutzung ist gerade im Außenbereich sowieso schon an eine Vielzahl von einzuhaltenden Kriterien geknüpft. Mit allem Verlaub, jetzt noch Gutachten zu dem Warum, dem Weshalb und dem Wieso zu erstellen: Wenn etwas offensichtlich sinnvoll ist, soll man es auch machen.

Der nächste Punkt ist: Selbst wenn im Einzelfall über das Ziel hinausgeschossen werden sollte, die Rotationsgeschwindigkeit der Erde wird sich nicht ändern. Der ländliche Raum soll eine Chance behalten. Aber darüber können wir im Ausschuss reden. – Schönen Dank.

(Beifall von der FDP)

**Vizepräsident Oliver Keymis:** Vielen Dank, Herr Ellerbrock. – Es liegen mir keine weiteren Wortmeldungen vor.

Damit kommen wir zur Abstimmung. Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung** des **Gesetzentwurfs Drucksache 16/6131 – Neudruck** – an den **Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr** – federführend – sowie an den **Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz**. Wer stimmt dem zu? – Gibt es Gegenstimmen? – Enthaltungen? – Das ist nicht der Fall, und damit ist der Gesetzentwurf, wie empfohlen, einstimmig überwiesen.

Ich rufe auf:

##### **5 Einrichtung einer Enquete-Kommission zu Finanzierungsoptionen des Öffentlichen Personenverkehrs in Nordrhein-Westfalen im Kontext des gesellschaftlichen und technischen Wandels (FINÖPV)**

Antrag  
der Fraktion der PIRATEN  
Drucksache 16/5959 – zweiter Neudruck

Ich eröffne die Aussprache und erteile für die Piratenfraktion Herrn Kollegen Bayer das Wort.

**Oliver Bayer (PIRATEN):** Vielen Dank. – Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Zu Beginn ein Zitat:

„Entschuldigen Sie die Verspätung. Beschwerden bitte an: Marode Infrastruktur, Bundesverkehrsministerium Berlin.“

Diese Worte stehen auf einem Bus und auf einer Straßenbahn in Essen.

Vor einem Monat hatten wir eine Anhörung zu dem Antrag, den wir im Dezember im Landtag eingebracht haben. Alle Sachverständigen waren sich darin einig, dass die Bundesregierung die kritische La-

ge der Finanzierung des Erhalts der ÖPNV-Infrastruktur in NRW und die finanzielle Lage unserer Kommunen anscheinend nicht nur völlig falsch einschätzt, sondern sie sogar fahrlässig ignoriert. Die Lösung eines absolut dringenden Problems, das nicht abstrakt ist, sondern tagtäglich Millionen Pendler in NRW direkt betrifft, wird auf die nächste Legislaturperiode vertagt.

Doch wenn wir es bei der Kritik an der Bundesregierung belassen, machen wir es uns hier zu einfach. Wir erreichen auch nichts, wenn wir allgemeine Forderungen nach mehr Geld stellen oder die katastrophale Lage einfach nur benennen.

In den letzten Monaten haben außerparlamentarische Kommissionen viele Vorschläge zur Verkehrsfinanzierung gemacht. Lassen Sie uns nun auf Basis dessen einen Schritt weitergehen.

Welche Vorschläge lassen sich hier im Landtag in Handlungsempfehlungen überführen? Wo können und müssen wir im Landtag NRW aktiv werden und zum Beispiel die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen: für Nahverkehrsabgaben, Fonds, meinetwegen auch ÖPP-Modellprojekte, Umstrukturierungen und auch Finanzierungsoptionen, an die wir noch gar nicht denken?

Lassen Sie uns auch bedenken, dass sich die Mobilität in NRW wandelt. Wir wollen Klimaschutzziele erreichen und eine langfristige Finanzierbarkeit sicherstellen. Vor allem wollen wir den Pendlern den Weg zur Arbeit erleichtern.

Wir haben auch neue technische Möglichkeiten: durch Smartphones, Telematik und – vielleicht gar nicht so weit entfernt – auch autonomes Fahren. Es gibt bereits jetzt neue Anbieter und neue Mobilitätskonzepte auf dem Mobilitätsmarkt, die noch vor wenigen Jahren niemand erwartet hätte.

So wie der Kommunikationsmarkt Mitte der 90er in den Startlöchern stand, so steht der Mobilitätssektor heute vor neuen Chancen und Perspektiven. Lassen Sie uns dazu jetzt das Startsignal geben, in und mit der Enquete.

Es gibt bereits heute neue Mobilitätskonzepte. Diese Entwicklungen betreffen direkt und durch die Integration in multimodale Konzepte den ÖPNV. Der ÖPNV ist zugleich das Element, um das sich im Rahmen der Daseinsfürsorge die Politik kümmern muss. Wir stellen daher den ÖPNV und den ÖPV insgesamt in den Mittelpunkt einer Enquetekommission.

Gleichzeitig lassen sich die Finanzierungsmodelle der Vergangenheit nicht einfach fortführen. Selbst wenn wir hier sehr unterschiedlicher Meinung sind und über die vergangene und über die zukünftige Verkehrspolitik sehr unterschiedlich urteilen: Dass der Instandhaltungsrückstau im Bereich des ÖPV nicht einfach verschwindet, das dürfte uns allen klar sein.

**(Vorsitz: Vizepräsident Eckhard Uhlenberg)**

Wir brauchen also Finanzierungsideen für den ÖPV in NRW, und wir brauchen Analysen möglicher Szenarien und Zukunftsmodelle.

Wir brauchen einen Transfer der bestehenden Erkenntnisse in die Politik.

Wir brauchen eine politische Bewertung und müssen daraus konkrete politische Handlungsempfehlungen ableiten. Dabei müssen wir den gesellschaftlichen und technischen Wandel berücksichtigen. Wir werden erkennen, ob wir nur ein Umsetzungsproblem haben und dort anpacken müssen oder ob wir nicht doch auch neue Erkenntnisse gewinnen können.

Ich versichere Ihnen, dass wir sehr offen und transparent alle Möglichkeiten für den ÖPV beleuchten und uns unbequemen Antworten nicht verschließen werden. Wir werden die Zeit nutzen, gemeinsam konzentriert am Thema zu arbeiten und Ergebnisse zu erzielen, die für die Pendler und alle anderen Verkehrsteilnehmer in NRW langfristig echten Nutzen bringen. – Herzlichen Dank.

(Beifall von den PIRATEN)

**Vizepräsident Eckhard Uhlenberg:** Vielen Dank, Herr Kollege Bayer. – Für die SPD-Fraktion spricht der Kollege Löcker.

**Carsten Löcker (SPD):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Hätten wir es mit einem Erkenntnisproblem zu tun, wie es um den ÖPNV in Nordrhein-Westfalen steht, so müssten wir heute alleamt die Einrichtung eine Enquetekommission – kurz: FINÖPV – fordern und auch schnellstmöglich beschließen.

Aber: „Haben wir es in der Sache nicht vor allem mit Umsetzungsproblemen zu tun?“, frage ich. Ich darf daran erinnern, dass in den vergangenen Jahren gleich mehrere Kommissionen damit beschäftigt waren, auch die Zukunft des ÖPNV in all seinen Facetten auszuleuchten. Man könnte also sagen: Wir wissen Bescheid – vielleicht auch „umfänglich“ Bescheid, meine Damen und Herren.

Nun kann man wie die Piraten der Meinung sein, dass das noch nicht umfänglich genug, nicht ausreichend sei und dass in den nächsten zwei Jahren – so die Zeitplanung dieser Kommission – tatsächlich zusätzliche, neue und spannende Erkenntnisse über den wahren Zustand des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen hinzukämen. Ich will das nicht ausschließen, meine Damen und Herren. Das kann durchaus sein. Aber: Lohnt der zu planende Arbeitsaufwand? Diese Frage muss man sich wirklich stellen. Und steht er im Verhältnis zu den zu erwarteten neuen Erkenntnisgewinnen? Ich denke, diese Frage ist auch erlaubt. Wir meinen: Nein.

Meine Damen und Herren von den Piraten, es ist Ihr gutes Recht, diese Kommission einzufordern, wir wollen uns auch grundsätzlich nicht dagegenstellen – wissen jedoch schon heute, worum es in den zwei Jahren insbesondere aus Ihrer Sicht gehen soll, nämlich darum, Ihrem Ziel, dem ticketlosen Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen, endlich etwas näher zu kommen.

Ich gebe es gerne zu: Mich hat in den letzten 25 Jahren meiner Beschäftigung in diesem Bereich auch die eine oder andere Frage umgetrieben. Vor allen Dingen hat mich immer gestört: Wieso ist die Deutsche Bahn eigentlich immer Gewinnerin bei der Finanzaufteilung im ÖPNV?

(Beifall von der SPD, den GRÜNEN und der FDP)

Das war immer eine spannende Frage. Wer sich etwas näher damit beschäftigt, meine Damen und Herren, findet ziemlich schnell und klar heraus, warum das eigentlich so ist. Es gibt da einen Aufteilungsmechanismus. Wenn man aus dem nördlichen ins mittlere Ruhrgebiet fährt, fährt man eben durch viele Tarifgebiete und Tarifwaben. Was auf solch einer Fahrt kontrolliert wird, ist mir klar inzwischen klargeworden: Es geht sozusagen darum, herauszufinden, wie viele Kilometer man im eigenen Bedienungsgebiet fährt, wo man die Karte gekauft hat, und wie viele Kilometer man eigentlich in anderen Städten unterwegs ist; denn die betroffenen Städte haben Anspruch auf entsprechende Einnahmen.

Insofern kann man sich in der Enquetekommission sicher mal damit beschäftigen, die ganz besondere Form der Finanzierungsrechnung im ÖPNV etwas deutlicher zu beleuchten. Es gibt ja die sogenannte Übersteigerausgleichsrechnung, meine Damen und Herren. Diesen Begriff sollte man sich merken, steht er doch für den Verteilungsmechanismus der Städte in Nordrhein-Westfalen, wenn es darum geht, Nutzerquoten festzulegen und den Finanzausgleich nicht nur zwischen den Unternehmen, sondern auch mit der Deutschen Bahn zu organisieren. Da lohnt es sich, denke ich, auf jeden Fall, hinzugucken.

Wenn man durchs Ruhrgebiet und damit durch unterschiedliche Tarifgebiete fährt, dann braucht man in den Unternehmen eben auch große Controllingabteilungen, die überhaupt in der Lage sind, mit dieser Rechnung etwas anzufangen und am Ende dafür zu sorgen, plausible Haushalte für die eigenen Unternehmen aufzustellen. Letztlich ist es so, dass man nicht benachteiligt werden will, weil man nicht schon ein Jahr im Voraus weiß, wie viele Millionen man im nächsten Jahr zur Deutschen Bahn oder wohin auch immer schieben muss, weil da zufällig Menschen unterwegs gewesen sind.

Ich sage das so pointiert, weil klar ist, dass das eine der wesentlichen Fragen sein muss. Will man sich dem Ziel nähern, einen ticketlosen ÖPNV zu ermög-

lichen, dann muss man über diese Frage ziemlich eindeutig sprechen.

Denn es ist so: Hat eine Stadt hohe Auspendlerquoten – die Menschen fahren also überwiegend zur Arbeit woanders hin – und niedrige Einpendlerquoten – nur wenige Menschen aus anderen Gegenden fahren in diese Stadt –, hat das auch direkte Auswirkungen auf die Transportleistungen der Unternehmen. Man muss viel aufwenden, damit man die Menschen ins mittlere Ruhrgebiet bekommt – so sollte man das sagen –; fährt man aber in den Kreis Recklinghausen, wo ich wohne, dann erlebt man, dass die Fahrzeuge ziemlich leer und nur in den Spitzen gefüllt sind. Das kostet natürlich Geld.

Von daher ist es gut, wenn man in einer Stadt wohnt mit einer Universität, mit Verwaltungssitzen und viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dorthin transportiert. Dann kann man sich am Ende des Jahres über wunderbare Ausgleichszahlungen – auch von der Deutschen Bahn – freuen. Die Gebiete – zum Beispiel im nördlichen Ruhrgebiet –, die wenig Busleistung haben und in denen eine Stadt mit 63.000 Einwohnern gar keinen Bahnanschluss hat, zahlen fröhlich an die Städte im mittleren Ruhrgebiet. Das ist sicher einer der Konstruktionsfehler im ÖPNV.

Ich denke aber, es ist nicht in Ordnung, den Blick insbesondere darauf zu werfen und deutlich zu machen, dass es dadurch strukturelle Nachteile gibt. Deshalb ist zuallererst wichtig, dem vorliegenden Antrag der FDP-Fraktion beizutreten, um dafür zu sorgen, dass die Regionalisierungsmittel entsprechend aufgestockt werden.

(Beifall von der SPD und der FDP)

Das ist sozusagen die Eingangstür dafür, dass wir das in den nächsten Jahren überhaupt hinkriegen. Und dafür lohnt es sich zu kämpfen.

Letzter Satz: Ohne Moos ist eben nichts los, auch im ÖPNV nicht. – Danke schön.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

**Vizepräsident Eckhard Uhlenberg:** Vielen Dank, Herr Kollege Löcker. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht der Herr Kollege Beu.

**Rolf Beu (GRÜNE):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Es gibt wohl selten ein Thema, bei dem der Abriss der Problemstellungen so umfangreich ist und doch noch ergänzt werden könnte. Es gibt nur noch wenige Problemstellungen, die sich im Text der Piraten nicht wiederfinden. Aber man kann auch nicht sagen: Es gibt zu wenige Materialien, es gibt zu wenige wissenschaftliche Analysen, es gibt zu wenige Vorschläge. Ich glaube, hier fehlt es vorrangig an Umsetzungsmöglichkeiten.

Eigentlich könnte man den Landtag kritisieren nach dem Motto: Er hat zwar viele Papiere herausgege-

ben, aber mangels Geld bisher relativ wenige davon umgesetzt.

Es stellt sich daher die Frage, ob es tatsächlich der richtige Ansatz ist, das Ganze noch mal in einer Enquetekommission aufzuarbeiten – das ist ja nicht irgendein kleines Gutachten –, obwohl das Thema schon mehrfach behandelt wurde, wie etwa in der Bodewig-Kommission und vor allem in unserer ÖPNV-Zukunftskonferenz. Vielleicht wäre es sinnvoller, das dafür notwendige Geld direkt in den ÖPNV zu stecken, statt zusätzliche Papiere zu erstellen.

(Beifall von den GRÜNEN und der SPD)

Eine Frage, die ich immer habe, betrifft den Aufbau, die Organisation des öffentlichen Nahverkehrs, wie wir sie hier haben. Beispielsweise arbeiten die Verbände schon seit Jahren daran, verbundgrenzenüberschreitende Fahrkarten zu ermöglichen, was immer an einigen wenigen Tausend Euro scheitert, weil man natürlich sich selber immer der Nächste ist. Auch diese Fragen müssen hier gestellt werden.

Ich glaube, es ist nicht notwendig, zusätzliche Papiere zu erarbeiten, sondern es ist notwendig, den ÖPNV zu fördern. Als Praktiker, der selber den öffentlichen Nahverkehr nicht nur täglich nutzt, sondern dort auch in bestimmten Gremien tätig ist, kann ich Aussagen wie „marode 30 Jahre alte Stadtbahnfahrzeuge“ nicht bestätigen. Für meine Stadt würde ich sagen: Marode sind die Fahrzeuge, die zehn Jahre alt sind, weil die Qualität der Fahrzeuge nachgelassen hat, während die 30 Jahre alten Fahrzeuge noch mal für 20 Jahre modernisiert und stark gemacht werden können.

Solche Diskussionen kann man gerne führen. Dazu gibt es jede Menge Fachleute. Dass man dafür aber eine Enquetekommission braucht, das kann man tatsächlich anzweifeln. Wir werden uns der Diskussion dennoch natürlich nicht entziehen, sondern sie mit Interesse führen. Aber daran, dass das der richtige Ansatz ist, kann man hier und heute wirklich Zweifel haben. – Vielen Dank.

(Beifall von den GRÜNEN und der SPD)

**Vizepräsident Eckhard Uhlenberg:** Vielen Dank, Herr Kollege Beu. – Für die CDU-Fraktion spricht Herr Kollege Rehbaum.

**Henning Rehbaum<sup>\*)</sup> (CDU):** Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Der Erfinder Gottfried Niebaum hat einmal gesagt: Neue Herausforderungen erfordern neue Wege. – Der Nahverkehr mit Bus und Bahn in Nordrhein-Westfalen steht heute vor riesigen Herausforderungen. Ich möchte meine heutige Rede zum Anlass nehmen, ein paar grundsätzliche Feststellungen dazu zu treffen.

Um die Herausforderungen des Nahverkehrs zu bewältigen, sind in der Tat neue Wege erforderlich. Wir müssen beim Thema „ÖPNV“ den ländlichen Raum genauso in den Blick nehmen wie die Ballungsräume. Die beiden Räume dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden.

Im ländlichen Raum wird der demografische Wandel besonders spürbar. Schüler machen bis zu 80 % der Fahrgäste im ländlichen Raum aus und tragen damit maßgeblich zur Finanzierung auch des Regel-ÖPNVs bei. In wenigen Jahren werden wir rund 20 % weniger Schüler haben, die Landschaft der Schulstandorte verändert sich bereits heute massiv – und damit die Finanzierung des ganztägigen Fahrplanangebots.

Ziel muss sein, ein attraktives Grundnetz mit Schnell-, Regiobussen und SPNV. Dazu brauchen wir eine Ergänzung durch flexible Systeme mit Kleinfahrzeugen. An dieser Stelle sei aber gesagt: Der Taxibus ist kein Ersatz für guten Taktverkehr!

(Beifall von der CDU und den PIRATEN)

Der ÖPNV ist ein Baustein zur Linderung der Bevölkerungsschrumpfung im ländlichen Raum und der Überhitzung der Wohnungsmärkte in den wachsenden Metropolen. Guter Nahverkehr ist eine wichtige Voraussetzung für die Menschen, um im ländlichen Raum wohnen zu bleiben.

In Wachstumsregionen muss auch weiterhin die landesfinanzierte Reaktivierung von Schienenstrecken zur effizienten Bewältigung der Pendlerströme möglich sein, wenn der Bus als System an seine Grenzen stößt.

Ich komme zu den Ballungsräumen. Der Querverbund mit der Energieversorgung entfällt als Finanzierungsquelle, da die Überschüsse der Stadtwerke als Energieversorger zumindest derzeit gegen null gehen. Doch wir haben einen enormen Sanierungsstau in den städtischen ÖPNV-Infrastrukturen, nach Schätzung des VDV weit über 1 Milliarde € bei Straßen-, U- und Stadtbahnen.

Gleichzeitig ist ein Rückgang der Bevölkerung in großen Ruhrgebietsstädten festzustellen. In einzelnen Städten wird daher schon heute geprüft, ob die vorhandenen Verkehrssysteme noch die richtigen sind, um den Verkehrsanforderungen effizient gerecht zu werden. Zugleich wachsen einige Metropolen, die bereits heute an die Kapazitätsgrenzen ihrer Verkehrswege kommen.

Lebenswichtig für den ÖPNV sind daher pfiffige Lösungen für die effiziente Ausnutzung begrenzter Verkehrsmittel und Verkehrswege sowie die bestmögliche Vernetzung von Bus, Bahn, Auto und Fahrrad, Stichwort hier: intelligente Multimodalität, möglicherweise per Smartphone.

Ebenfalls lebenswichtig sind die im GroKo-Vertrag festgeschriebenen Grundsätze des Deutschland-Taktes – besonders wenn wir den RRX auf die

Schiene setzen – bei den parallel verlaufenden Fernverkehrslinien und auch bei den angrenzenden Stadtverkehren. Dort müssen wir in einem großen System denken. Das Zusammenspiel von Personennahverkehr und Schienenfernverkehr muss besser werden. Die Schweiz macht es vor.

Die Tariflandschaft ist noch immer unübersichtlich. Einfach und verständlich müssen Fahrscheintarife sein. Und sie müssen sinnvolle Verkehrsräume abdecken: Rheinland, VRR und Westfalen-Lippe mit jeweils großzügiger Anerkennung von Nahverkehrstarifen aus der Nachbarregion sowie ein NRW-Tarif für die überregionalen, fernverkehrsähnlichen Relationen in Nahverkehrszügen.

Stichwort „Bezahlbarkeit“: Die Anforderungen an guten Nahverkehr sind ähnlich wie die bei der Energieversorgung. Folgende Kriterien müssen erfüllt werden: Zuverlässigkeit, flächendeckende und leistungsfähige Versorgung in Stadt und Land, wenn sie gebraucht wird, und Bezahlbarkeit für den Fahrgast. Dabei müssen wir uns darüber im Klaren sein – auch die Piraten, die die Enquetekommission beantragen –: Nahverkehr zum Nulltarif kann es nicht geben, weder für die Fahrgäste noch für die öffentliche Hand, denn guter Nahverkehr kostet Geld.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Daher müssen wir abwägen: Was können wir bezahlen? Welche Fahrpreise akzeptiert der Fahrgast? Und wie können wir möglichst viel Nahverkehr mit begrenzten Mitteln effizient und flächendeckend auf die Straße und auf die Schiene bringen?

Fingerspitzengefühl brauchen auch die Tarifpartner im Nahverkehr auf dem schmalen Grat zwischen akut drohendem Fahrpersonalmangel auf der einen Seite und Finanznöten der Kommunen in NRW auf der anderen Seite.

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, einige wichtige Punkte habe ich angesprochen, aber bei weitem noch nicht alle. Fünf Minuten Redezeit sind dafür einfach zu wenig.

Eine Enquetekommission dient immer dem Gewinn von Informationen und Erkenntnissen. Diese Erkenntnisse sollen der Politik dann helfen, die anstehenden Aufgaben zu bewältigen. In diesem Sinne freue ich mich auf eine gute Zusammenarbeit in der Enquetekommission, möchte aber einen Grundsatz voranstellen: ÖPNV für lau ist mit der CDU nicht zu machen.

(Beifall von der CDU und Oliver Bayer [PIRATEN] – Vereinzelt Beifall von den GRÜNEN)

**Vizepräsident Eckhard Uhlenberg:** Vielen Dank, Herr Kollege Rehbaum. – Für die FDP-Fraktion spricht Herr Kollege Rasche.

**Christof Rasche** (FDP): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ein bedarfsgerechtes Angebot an SPNV und ÖPNV ist zentral für Nordrhein-Westfalen, sowohl in den Städten als auch im ländlichen Raum. Die Strukturen und Verflechtungen in diesem Bereich sind hoch kompliziert, kaum zu durchschauen. Tatsache ist: Nordrhein-Westfalen bekommt im Verhältnis zu den anderen Bundesländern zu wenig Geld. Das müssen wir ändern. Auch wohin das Geld in Nordrhein-Westfalen, das wir verteilen, fließt, ist kaum zu erkennen. Da gibt es zu wenig Transparenz.

Mit Blick auf die DB AG, die Sie eben angesprochen haben: Wir brauchen einen fairen Wettbewerb. Der ist nicht immer gegeben. Wir haben teilweise völlig überfüllte RE-Züge – gerade im Ruhrgebiet und bis nach Düsseldorf. Ich fahre oft mit der Kollegin Schneckenburger im RE 1 – meistens stehen wir dabei.

Wir brauchen ein neues Konzept für die Finanzierung und auch für das Fahren der Busse im ländlichen Raum. So wie es bisher läuft, nämlich über die Finanzierung der Schülerverkehre, wird es auf Dauer nicht funktionieren.

Die FDP ist dabei, wenn es darum geht, in der Enquetekommission zu beraten, wie es mit dem SPNV und dem ÖPNV weitergeht. Wir sollten uns – das empfehle ich – auf das Wesentliche konzentrieren, damit wir weder uns noch die Sachverständigen überfordern.

Zum Schluss eine kleine Reaktion auf die Rede von Minister Groschek bei den Architekten gestern. Dort sagte er – ein wenig flapsig und lustig gemeint –, beim Architektenfest auf den Rheinterrassen wären mehr Abgeordnete als hier im Hohen Haus. Wenn ich in die Ministerreihen schaue, lieber Herr Minister Groschek, glaube ich, Sie meinten diese Reihen und nicht unsere. – Vielen Dank.

(Beifall von der FDP und Oliver Bayer [PIRATEN])

**Vizepräsident Eckhard Uhlenberg:** Vielen Dank, Herr Kollege Rasche. – Es ist immer schwierig, wenn die Landesregierung die Arbeit von Abgeordneten beurteilt.

Ich stelle fest, verehrte Kolleginnen und Kollegen, wir sind am Ende der Aussprache.

Die antragstellende Fraktion der Piraten hat direkte Abstimmung beantragt. Wir kommen somit zur Abstimmung über den Inhalt des Antrags Drucksache 16/5959 – zweiter Neudruck. Wer dem seine Zustimmung geben kann, den bitte ich um das Handzeichen. – Wer kann dem nicht zustimmen? – Wer enthält sich? – Damit ist der **Antrag Drucksache 16/5959 – zweiter Neudruck – angenommen** und die Enquetekommission zu Finanzierungsoptionen

des öffentlichen Personenverkehrs in Nordrhein-Westfalen eingesetzt.

Ich rufe auf:

## 6 Förderung der Niederdeutschen Sprachpflege

Antrag  
der Fraktion der CDU  
Drucksache 16/6133

Ich eröffne die Aussprache. Für die CDU-Fraktion spricht Herr Kollege Rehbaum.

Man hat dem Präsidium mitgeteilt, dass zwei Abgeordnete in niederdeutscher Sprache, also auf Platt, sprechen möchten. Das ist mit der Geschäftsordnung zu vereinbaren. Vielleicht kann man es so machen, dass das auch verstanden wird, damit die Abgeordneten der Plenarsitzung weiter folgen können. Das Protokoll wird auf jeden Fall so angefertigt, dass man die Reden nachlesen und verstehen kann. Aber das liegt jetzt in der Kunst der einzelnen Abgeordneten. Wir lassen uns überraschen. Ich gehöre dem Landtag jetzt 29 Jahre an, ich habe es auch noch nicht erlebt. Aber der Kollege Rehbaum zeigt uns jetzt, wie es geht. Ich habe gehört, der Kollege Rohwedder auch.

Also: Herr Kollege Rehbaum, Sie haben das Wort.

**Henning Rehbaum** (CDU) (*Siehe Anlage*): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte ...

(Allgemeine Heiterkeit und Beifall)

– Die Spannung steigt! – Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Es ist mir eine große Ehre, heute im Parlament von Nordrhein, Lippe und Westfalen ein Plädoyer für die Förderung der niederdeutschen Sprache halten zu dürfen. Um Ihnen ein Gefühl für diese Sprache zu geben, werde ich Teile der Rede auf Plattdeutsch halten. Ich werde Ihnen und dem Stenografischen Dienst, der jetzt vor einer besonderen Herausforderung steht, im Nachgang eine komplette Übersetzung ins Hochdeutsche zukommen lassen.

(Vereinzelt Beifall von der CDU)

Der Europarat hat das Niederdeutsche 1999 in die Charta der bedrohten Regional- und Minderheitensprachen aufgenommen. Dabei ist es wichtig, zu erwähnen, dass das Niederdeutsche kein Dialekt, sondern eine eigenständige Sprache mit eigener Grammatik ist, nah verwandt mit dem Niederländischen und dem Flämischen, aber auch mit dem Schwedischen oder dem Englischen.

Geschätzte 8 Millionen Menschen in den fünf nördlichen Bundesländern, in Teilen von Brandenburg und Sachsen-Anhalt sowie in Nordrhein-Westfalen bis hin zur sogenannten Benrather Linie sprechen vollständig oder teilweise Niederdeutsch. Manch ei-